selbst der Leiter des Statistischen Landesamtes, Erhard Hruschka, ein. Bisweilen, klagt Hruschka, habe sich die Volkszählung „nur mit Hängen und Würgen" vorantreiben lassen; mit 210 Mitarbeitern sei die Stelle „hoffnungslos unterausgestattet". Nirgendwo müssen so wenige Volkszähler so viele Bögen bearbeiten. Im kleineren München etwa sind doppelt so viele Kräfte für die Erhebungsstelle abgestellt worden. In Berlin sind gar 800 Leute im Einsatz.

Als problematisch für die Hruschka-Truppe erweist sich auch, daß aus Angst vor militanten Vobo-Aktivisten nur eine einzige, dazu noch viel zu kleine Erhebungsstelle eingerichtet wurde. In Berlin hingegen hat jeder Stadtteil seine eigene Erhebungsstelle, die einen überschaubaren Bezirk abarbeitet.

Vor allem aber hielten die Zählstellen in anderen Städten den Boykott-Anteil mit der frühzeitigen Androhung von Zwangsgeldern klein, die Behörden nach dem Verwaltungsvollstreckungsrecht zur „Erzwingung von Handlungen, Duldungen oder Unterlassungen" anordnen können. Die Festsetzungsbescheide über Zwangsgelder sind jedoch hinfällig, wenn die Verwaltungsanforderungen fristgerecht erfüllt werden. Wie hoch ein Zwangsgeld angesetzt wird, hängt davon ab, wie hart die Verwaltung durchgreifen will. Der Mindestbetrag liegt bei drei Mark, als Höchstsatz sind im Bundesgesetz 2000 Mark festgeschrieben.

In Berlin zum Beispiel drohte der Senat bereits im Oktober 230 000 Unwilligen und Nachzüglern mit 500 Mark Zwangsgeld. Ein Nachschlag von 700 Mark sowie ein Bußgeld von 1500 Mark für ganz Hartnäckige sind zusätzlich angekündigt worden. In München muß, wer seine Bögen nicht ausfüllt, mit 200 Mark rechnen, für eine zweite Runde wurden jüngst 500 Mark angesagt.

Die Zwangsgeld-Festsetzungen haben Wirkung gezeigt. In der Bayern-Hauptstadt stehen nach offiziellen Angaben noch etwa 30 000 Bögen (2,5 Prozent) aus. In Berlin, einem der Zentren der Vobo-Bewegung, fehlen nach Auskünften des Senats nur noch 20 000 Unterlagen. Rücklaufquote: 98,7 Prozent.

Nur einige wenige Städte verzichteten selbst auf den Wink mit Zwangsmaßnahmen. In Köln gelang es mit konsequenten Erinnerungs- und Mahnschreiben, rund 95 Prozent der Bögen beizubringen. In den noch ausstehenden 4000 Fällen sollen nun, wie es nach dem Volkszählungsgesetz „zur Vervollständigung der Angaben" erlaubt ist, mit einer „Ersatzvornahme" Grunddaten aus den Melderegistern übertragen werden.

In Bremen dagegen, wo sich noch immer rund zehn Prozent der Bürger dem Zensus widersetzen, wollen die Behörden jetzt Druck machen. Um einen Teil der etwa 80 000 noch ausstehenden Bögen einzutreiben, kündigte der Bremer Senat am Donnerstag letzter Woche das erste Zwangsgeld (200 Mark) an.

Mit den Zwangsmaßnahmen will das SPD-regierte Bremen ebenso wie der sozialliberale Hamburger Senat offenbar Bonner Interventionen zuvorkommen. Falls Hamburg nicht selber auf die „Durchsetzung der Auskunftspflicht mit hoheitlichen Mitteln" dränge, heißt es in einem internen Senatspapier, „könnte die Bundesregierung dies im Rahmen der ihr zustehenden Rechtsaufsicht beanstanden" und „gegebenenfalls weitere Maßnahmen treffen".

Daß die Zwangseintreibung das Erhebungsergebnis nennenswert verbessert, bezweifeln Datenschützer. Sie befürchten in der Erhebungsstelle der Hansestadt „ein heilloses Chaos". Denn selbst wenn jetzt noch Bögen eingehen, sagt Datenschützer Schapper, sei damit zu rechnen, daß ein Großteil der Bürger sich in den weichen Boykott flüchten und falsche Angaben machen werde. Er plädiert dafür, auf Zwangsverfahren zu verzichten, die sich bei Widerspruch vor Gericht über Wochen hinziehen und „weitere erhebliche Verzögerungen" bewirken können. Hamburg solle sich mit der Ersatzvornahme begnügen.

Die Vobo-Initiativen sind durch die angekündigten Zwangsmaßnahmen zwar, wie das Wochenblatt „Hamburger Rundschau" berichtete, „aus ihrem Winterschlaf gerissen", doch ihre Sprecher zeigen sich gelassen. Sie halten die offiziellen Rücklaufzahlen für geschönt und den Zensus längst für ausgezählt.

Boykott, Bummelei und Schummelei hätten hinreichend „Datenschrott" produziert. Die Zwangsandrohungen halten sie für ein „politisches Lippenbekenntnis". Vorerst, befanden Teilnehmer letzte Woche auf einem „Plenum der Hamburger Vobo-Initiativen", gelte es, „ganz cool zu bleiben".

VERKEHR

Drauf und durch

Wildunfälle nehmen rapide zu. Ein Modellversuch soll zeigen, wie Gefahrenzonen besser gesichert werden können.

Der Unfall geschah auf freier Strecke frühmorgens kurz vor vier auf der Autobahn Salzburg–München bei Siegsdorf: Ein Opel-Fahrer aus Pforzheim raste in ein Reh, das über die Betonpiste wechseln wollte.

Der Opel schleuderte gegen die Leitplanke, überschlug sich und blieb auf der Fahrbahn liegen; ein nachfolgender BMW prallte auf das brennende Wrack und fing Feuer. Bilanz: zwei Tote, drei Schwerverletzte, hoher Sachschaden.



Wildunfall auf der Autobahn: Zunahme nach Tschernobyl?

Das war, im Sommer letzten Jahres, der bislang schwerste sogenannte Wildunfall im westdeutschen Straßenverkehr. Eine Karambolage wie aus Autofahrers Alptraum: Das Tier taucht jäh aus der Dunkelheit auf, steht wie angewurzelt im Scheinwerferlicht – es kracht.

Gut 90 Prozent aller schweren Kollisionen mit Wildtier auf der Fahrbahn werden vom Rehwild verursacht, meist am späten Abend oder in den frühen Morgenstunden, am häufigsten zur Brunftzeit im Hochsommer.

Erkenntnisse von Wildforschern erhellen, warum sich Rehe gern an Landstraßen tummeln, auf denen sich über drei Viertel der Zusammenstöße ereignen: Die Tiere haben eine Vorliebe für die am Straßenrand vorherrschenden Gräser und Weichholzsträucher. Im Winter schlecken sie dort gern Tausalz auf. Die

polizeiliche Unfallstatistik mit ihrer hohen Reh-Quote vermittelt indes nur ein unzulängliches Bild. 3460 Karambolagen mit rund 2000 verletzten und 21 tödlich verunglückten Kraftfahrern sind für das Jahr 1986 statistisch erfaßt. Doch im gleichen Zeitraum haben die Versicherungen fast 142 000 Wild-Verkehrsunfälle reguliert. Die Behördenstatistiker beginnen erst bei Sachschäden ab 3000 Mark zu zählen.

Die Erhebungen und daran orientierte Schutzmaßnahmen gingen, meint Hubert Kerzel vom Bayerischen Jagdverband, „an der Tatsache vorbei, daß die kleinen Blechschäden oft nur glücklichen Umständen zu verdanken" seien. Kerzel: „Genausogut kann's mal einen Kopf kosten." Kerzel zählt zu den Initiatoren eines Modellversuchs („Pilotprojekt Cham"), der Ende letzten Jahres vom Automobilclub ADAC und dem Landesjagdverband in Zusammenarbeit mit Wildwissenschaftlern gestartet worden ist. Dabei soll im oberpfälzischen Landkreis Cham ein System zur Erfassung möglichst aller Wildunfälle und Gefahrenbereiche erprobt werden.

Ziele des Versuchs sind ein „Wildunfall-Raster für alle Straßen" und eine Flurbereinigung im Schilderwald. Wild-Warnschilder stehen nach Meinung der Experten häufig schon 20 Jahre lang an derselben Stelle, obschon das Wild längst woanders wechselt.

Das Projekt in der Oberpfalz soll Anstoß geben zu einer bundeseinheitlichen Wildunfall-Beobachtung. Bislang gibt es keine einheitliche Anzeige- und Ablieferungspflicht für Kraftfahrer, die – ohne Unfallweiterungen – mit einem Wildtier kollidiert sind.

Wie sehr Wildtier-Forschung not tut, erhellt die Statistik. Seit 1967, dem Jahr, in dem die Versicherungen Unfälle mit jagdbarem „Haarwild" auch in Teilkaskoverträge aufgenommen haben, registrierte das Assekuranzgewerbe 1,3 Millionen Schadensfälle und einen kaum unterbrochenen Anstieg – in 20 Jahren auf das Siebenfache. Die Schadenshöhe kletterte im vorvergangenen Jahr auf über 260 Millionen Mark und steigt weiter.

Auf der Strecke bleiben dabei nicht nur zerbeulte Autos, sondern jährlich mittlerweile auch 3000 Stück Rotwild, 80 000 Rehe und 120 000 Hasen. Immer mehr Autofahrer beherzigen offenbar eine – im Prinzip richtige – Empfehlung des ADAC: „Draufhalten und durch."

Verkehrsexperten wie Wildbiologen gehen von einer unverminderten oder gar erhöhten Wilddichte aus, insbesondere beim Rehwild. Die eklatante Unfallsteigerungsrate – um 23 000 Fälle von 1985 auf 1986 – findet bei Unfallanalytikern wie dem ADAC-Sachbearbeiter Thomas Hessling eine bizarr anmutende Erklärung: Tschernobyl.

Seit dem radioaktiven Fallout nach der Reaktorkatastrophe haben die Jagdpächter, vermutet Hessling, „viel weniger abgeschossen, weil zeitweise kaum noch Wildbret abgesetzt werden konnte". Auch der Münchner Wildforscher Wolfgang Schulz, Autor einer Diplomarbeit über „Wildzusammenstöße" und Mitarbeiter des bayrischen Wildunfall-Projekts, hält den Tschernobyl-Effekt für „von der Logik her sehr naheliegend". Der Jagdverband bestreitet ihn freilich: „Eine haltlose Unterstellung."



Wildunfall bei Nacht: Angewurzelt im Scheinwerferlicht

Einig sind sich die Projektpartner hingegen bei einer anderen Vermutung, die laut ADAC-Hessling auf eine „alarmierende Dunkelziffer" hinweist: Etwa ein Drittel der rund tausend tödlichen Aufprallunfälle an Bäumen, die sich jährlich ohne erkennbare Ursachen, meist nachts und ohne Alkoholeinfluß, ereignen, könnte – so die Annahme – auf unheimliche Begegnungen mit dem Wild zurückzuführen sein.

Autofahrer, abgestumpft durch immer wiederkehrende Warnschilder bei vergleichsweise seltener Wahrnehmung von Wild, mißachten nicht nur die dringend gebotene Verringerung der Geschwindigkeit. Sie verlassen sich auch häufig auf Schutzmaßnahmen, die keine Garantie für freie Fahrt darstellen.

Reflektoren an Straßenbegrenzungspfosten beispielsweise, die das Scheinwerferlicht seitlich abstrahlen und einen „optischen Warnzaun" für das Wild aufbauen sollen, haben auf Teststrecken zwar zu deutlichem Unfallrückgang geführt. Doch das Wild gewöhnt sich, sagen Wildforscher, etwa nach einer Generation daran, wie auch an akustische Warngeräte („Wildwarnpfeifen"), die als Kfz-Zubehör im Handel sind.

Hochwirksame Elektrozäune sind meist zu teuer, gewöhnlicher Maschendraht macht nur bei regelmäßiger Kontrolle Sinn. Zudem, meint Wildkundler Schulz, „kann man ja nicht alle Reviere einzäunen".

Schulz plädiert für eine „Konzentration aller sinnvollen Maßnahmen" einschließlich *vorgeschriebener* Tempolimits auf den „wirklich hochprozentigen Risikostrecken". Straßenabschnitte etwa, bei denen erst eine plötzliche Häufung von Bagatellunfällen auf erhöhte Gefahr schließen läßt, aber auch Routen, auf denen noch gar nichts passiert ist – neugebaute Straßen oder solche, die wegen Bauarbeiten längere Zeit gesperrt waren.

Die Baustellen bieten dem Rehwild nämlich „ideale Äsungsflächen" (Schulz) mit schmackhaften Wildkräutern, Wasserpfützen und meist ungestörter Nachtruhe. Doch sobald sie zum Verkehr freigegeben sind, werden die Straßen zur Schlachtbank – das Wild benötigt Monate, um sich an die neue Situation zu gewöhnen.

Nach der Eröffnung der Autobahn Hamburg–Hannover etwa, 1956, wurden binnen weniger Wochen mehr als 400 Rehe überfahren. Und nach der Freigabe der neuen Bundesstraße 16 bei Regensburg im Herbst 1985 kamen auf einem wenige Kilometer langen, schnurgeraden Teilstück innerhalb eines Monats 31 Rehe unter die Räder.

Wildwarnschilder sind an der neuen B 16 erst nach den ersten Unfällen aufgestellt worden, Schutzzäune erst Monate nach der Unfallserie, und in puncto Geschwindigkeit brauchen sich die Autofahrer nach wie vor nur an das gebotene Landstraßen-Tempo 100 zu halten. Messungen der Polizei an der Regensburger Wildunfall-Strecke ergaben ständige Überschreitungen bis zu 182 Stundenkilometern.

Schon bei Tempo 100 prallt ein nur 20 Kilogramm schweres Schmalreh mit einer Wucht von einer halben Tonne auf das Fahrzeug. ◆